

**VIABILIDAD ECONÓMICA DEL PUERTO DE LAREDO**  
**ECONOMIC VIABILITY OF THE PORT OF LAREDO**

**Alejandro Garmendia Herreros**

**Universidad de Cantabria**



**Grado en Administración y Dirección de empresas**

**2021 – 2022**

**Trabajo de fin de Grado**

**Realizado por Alejandro Garmendia Herreros**

**Dirigido por Gustavo Coteró Bada**

**En Santander, a 27 de septiembre de 2021**

## ÍNDICE

<b>1. RESUMEN.....</b>	<b>4</b>
<b>2. SUMMARY.....</b>	<b>4</b>
<b>3. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>4. PUERTO DE LAREDO.....</b>	<b>6</b>
4.1. CONTEXTO HISTÓRICO y LOCALIZACIÓN.....	6
4.2. SITUACIÓN PORTUARIA EN CANTABRIA.....	6
4.3. CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO.....	7
<b>5. ESTUDIO DE MERCADO.....</b>	<b>10</b>
5.1. TARIFAS DE ALQUILER DE ATRAQUES.....	10
5.1.1. Tarifas anuales de alquiler de amarres.....	10
5.1.2. Tarifas diarias o temporales.....	11
5.2. COMPARATIVA OTROS PUERTOS.....	13
<b>6. INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN.....</b>	<b>15</b>
6.1. PROYECTO DE INVERSIÓN.....	15
6.2. COSTES ECONÓMICOS DE LA INVERSIÓN.....	17
6.2.1. I.B.I.....	17
6.2.2. Combustible.....	18
6.2.3. Gastos de personal.....	18
6.2.4. Seguridad.....	18
6.2.5. Limpieza.....	18
6.2.6. Mantenimiento, conservación y reposiciones.....	18
6.2.7. Gastos corrientes.....	19
6.3. INGRESOS PREVISTOS DE LA INVERSIÓN.....	19
6.3.1. Alquiler de amarres.....	19
6.3.2. Concesión de travel – lift, marina seca y tránsitos.....	20
6.3.3. Concesión parcial de atraques.....	20
6.3.4. Concesión combustible.....	21
6.3.5. Concesión parcelas.....	21
<b>7. VALORACIÓN ECONÓMICO–FINANCIERA.....</b>	<b>21</b>

7.1.	INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE AÑOS VENCIDOS.....	21
7.2.	VIABILIDAD ECONÓMICA A L/P.....	23
7.2.1.	Escenario Optimista.....	24
7.2.2.	Escenario Pesimista.....	25
8.	CONCLUSIONES.....	27
9.	BIBLIOGRAFÍA.....	28

## **1. RESUMEN**

Laredo es un municipio de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Capital de la comarca de la Costa Oriental, está ubicada junto al mar Cantábrico.

La villa histórica de Laredo siempre ha estado estrechamente ligada al Cantábrico y a la vida en la mar. Su ubicación (en una zona a resguardo del litoral) propició que su puerto desarrollara una intensa actividad tanto comercial, como pesquera. Hace siglos comenzó siendo un poblado pesquero, y ya en la Edad Media se convirtió en uno de los puertos comerciales más dinámicos del norte de España.

Debido a esta tradición marinera y pesquera se ha desarrollado un puerto deportivo que está situado en el casco urbano de la villa, y que pretende convertirse en una de las marinas de referencia del Cantábrico. Su ubicación y accesos, equidistante de dos de los centros comerciales y administrativos más importantes de la cornisa cantábrica (a 45 km de Santander y a 50 km de Bilbao) propician que este moderno puerto se proyecte con fuerza dentro del sector náutico nacional.

La ejecución del puerto se realizó mediante la modalidad de concesión de proyecto y obra. Esto fue debido a una concesión de obra pública por parte de Marina de Laredo, S.A. (con el Gobierno de Cantabria como principal promotor) a UTE Puerto de Laredo (Ascán, empresa constructora y de gestión y FCC). El 27 de abril de 2006 se procedió al inicio de las obras. Su ejecución se vio afectada por dos grandes temporales que se produjeron el 10 de diciembre de 2007 y el 11 de marzo de 2008, que causaron importantes desperfectos en el dique de abrigo y retrasos en el desarrollo de las obras, lo que supuso que el comienzo no fuera hasta 2009.

Con un presupuesto inicial de 64.376.925,00 euros, se tenía como objeto principal la construcción de un nuevo puerto mixto, destinado a actividades pesqueras y náutico-recreativas que se incluyen en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria. Esta iniciativa surge de la necesidad de establecer directrices que garanticen el crecimiento armónico de dichas estructuras con un respeto máximo al medio ambiente, integrando la planificación portuaria en la ordenación territorial, permitiendo compatibilizar la creación o planificación de los puertos con el entorno donde se localizan.

En este Trabajo de Fin de Grado intentaremos analizar la viabilidad real que ha tenido este proyecto partiendo del presupuesto inicial con el que contaba la empresa constructora para llevar a cabo la obra.

## **2. SUMMARY**

Laredo is a municipality of the Autonomous Community of Cantabria. Capital of the region of the East Coast, it is located next to the Cantabrian Sea.

The historic town of Laredo has always been closely linked to the Bay of Biscay and life at sea. Its location (in an area sheltered from the coast) led its port to develop an intense commercial activity, as well as fishing. It started centuries ago as a fishing village, and already in the Middle Ages it became one of the most dynamic commercial ports in northern Spain.

Due to this seafaring and fishing tradition, a marina has been developed which is located in the town centre, and which aims to become one of the reference marinas of the Bay of Biscay. Its location and access, equidistant from two of the most important shopping and administrative centres on the Cantabrian coast (45 km from Santander and 50 km from Bilbao) make this modern port project strongly within the national nautical sector.

The execution of the port was realized through the modality of concession of plan and work. This was due to a public works concession by Marina de Laredo, S.A. (with the Government of Cantabria as the main promoter) to UTE Puerto de Laredo (Ascán, construction and management company and FCC). Work began on 27 April 2006. Its execution was affected by two major storms that occurred on 10 December 2007 and 11 March 2008, which caused major damage to the shelter dam and delays in the development of the works, which meant that the start was not until 2009.

With an initial budget of 64.376.925,00 euros, the main objective was the construction of a new mixed port, destined to fishing and nautical-recreational activities that are included in the Plan of Ports and Port Facilities of Cantabria. This initiative arises from the need to establish guidelines to ensure the harmonious growth of these structures with maximum respect for the environment, integrating port planning into spatial planning, allowing the creation or planning of ports to be compatible with the environment where they are located.

In this Final Degree Project we will try to analyze the real viability that this project has had starting from the initial budget that the construction company had to carry out the work.

### **3. INTRODUCCIÓN**

El trabajo de fin de grado está enfocado en realizar un análisis de la viabilidad económica del Puerto de Laredo y surge como un interés por profundizar en una de las construcciones más polémicas y costosas que se hayan llevado a cabo en la Comunidad de Cantabria.

Después de una contextualización donde trataré de explicar los lazos que unen esta pequeña comunidad del Norte de España con la importancia de los negocios navales y su tradición pesquera, analizaremos la viabilidad económica del que fue la mayor inversión regional de nuestra historia. Un proyecto el cual, en su día, llamó la atención de toda la región por el enorme coste que supondría, y que durante muchos años fue catalogado como un “puerto fantasma” por la baja demanda en los atraques que ofertaba.

El Gobierno de Cantabria y Marina de Laredo S.A. fueron los principales promotores de la obra, y con estas dos figuras como concesionarios se ejecutó la construcción del puerto. El primer lustro de explotación no obtuvo los resultados esperados, y pasó su gestión a manos de la Consejería de Obras Públicas como única reguladora del Puerto Deportivo de Laredo, que es el mayor punto de interés del puerto (es el encargado de amarrar las embarcaciones) y su mayor fuente de ingresos.

Esta situación anómala que persistió durante los primeros años de gestión ha ido mejorando, y hoy en día el puerto goza de una fama que no tuvo en sus inicios. El Gobierno de Cantabria fue el único responsable desde la finalización de las obras y, con su marcha, varios negocios y contratistas están operando en diferentes zonas del puerto pagando un canon administrativo. Algunas de estas entidades son el Real Club

Náutico de Laredo, Marina Salve S.L. (taller de reparación de embarcaciones), un buen número de restaurantes (han experimentado un enorme crecimiento en los últimos años), y la Consejería de Obras Públicas, entre otros. Este último es el que se encarga del Puerto Deportivo de Laredo, donde centraré mi estudio de viabilidad económica debido al potencial que tiene como puerto referencia de la costa norte de España.

## **4. PUERTO DEPORTIVO DE LAREDO**

### **4.1. CONTEXTO HISTÓRICO Y LOCALIZACIÓN**

Ubicada junto a una de las bahías más espectaculares del Cantábrico, Laredo es uno de los principales puertos de Cantabria. Su despegue está marcado por la concesión del fuero en el S.XIII de manos del rey Alfonso VIII, y de su importancia en esa época es testimonio la arquitectura de la villa, centrada en la Puebla Vieja y en el Arrabal.

En la actualidad, Laredo ofrece muchos atractivos a sus visitantes. Es conocida por sus extensas playas, donde se practican todo tipo de deportes náuticos, y por su gastronomía, donde los productos del mar son su principal reclamo.

El mar ha sido históricamente la principal forma de vida de Laredo, tanto por la pesca, como por la industria conservera, o por la fabricación de barcos. Actualmente el turismo y esas industrias son dos de sus principales actividades económicas.

### **4.2. SITUACIÓN PORTUARIA EN CANTABRIA**

La actividad portuaria en Cantabria presenta características de servicio público con un significativo componente económico y empresarial, mientras que el modelo tradicional de gestión directa de la Administración impone limitaciones operativas. Es decir, existen intereses tanto particulares (de empresas) como de dominio público, y es el propio Gobierno de Cantabria quien se encarga de que no existan actuaciones excesivamente provechosas por parte de los empresarios y que se mantengan siempre los intereses del público, a nivel poblacional.

Corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo el ejercicio de las competencias de la Administración Autonómica en materia de puertos y de instalaciones portuarias.

Las funciones y competencias del Gobierno de Cantabria en lo que respecta a todo lo relacionado con el ámbito portuario son las siguientes:

- La administración y gestión de los puertos competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria.
- La planificación, construcción y explotación de los puertos, instalaciones e (Consejería de Obras Públicas, 2011)infraestructuras portuarias.
- La gestión del dominio público portuario a través del régimen de autorizaciones y concesiones.
- La protección del dominio público portuario y la aplicación del régimen sancionador por incumplimiento de la normativa en la materia.

Cantabria cuenta con una gran tradición pesquera, como ya hemos comentado, y es por este motivo que disponga de un gran número de sucursales portuarias a lo largo

de la región. La sede central de los puertos de Cantabria se encuentra en Santander, la capital, y el resto de oficinas portuarias están repartidas por Castro Urdiales, Colindres, Suances, Laredo, Comillas, Santoña y San Vicente de la Barquera.

El puerto ofrece una serie de servicios a sus clientes, que se pueden dividir en dos grupos:

Servicios generales:

- Elaboración del proyecto, contratación, dirección, construcción, control e inspección de obras de infraestructura portuaria.
- Mantenimiento del adecuado estado de navegabilidad de los canales de acceso a los puertos de titularidad autonómica y sus dársenas interiores.
- Mantenimiento de la seguridad, en materia de: vigilancia, policía, alumbrado, limpieza, redacción e implantación de planes de autoprotección.
- Planificación, implantación, mantenimiento y control, en el ámbito de competencia autonómico del sistema de balizamiento marítimo.
- Tramitación de reclamaciones relativas a los puertos de titularidad autonómica.
- Otorgamiento de autorizaciones y concesiones en zona de dominio público portuario de titularidad autonómica y vigilancia del cumplimiento de las condiciones establecidas.

Servicios relativos a operaciones portuarias:

- Gestión de las instalaciones: accesos, viales y paseos portuarios, dársenas, grúas, almacenes, carros de varada y similares, puntos limpios destinados al depósito de residuos sólidos y líquidos, etc. Esto tiene como objetivo eliminar las incidencias relativas a la gestión de instalaciones.
- Gestión de servicios: entrada y estancia de barcos, atraque, embarque y desembarque de mercancías y pasajeros/as, desembarque de pesca, servicios a embarcaciones deportivas, suministros a embarcaciones, etc. Al igual que la gestión de instalaciones, su objetivo principal es eliminar cualquier incidencia relativa a la prestación de los servicios.

Por último, recalcar la Misión de la entidad:

“Planificar, construir, organizar, gestionar y explotar el sistema portuario de competencia autonómica satisfaciendo las necesidades generadas por las actividades pesqueras, deportivas y comerciales”.

#### **4.3. CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO**

El puerto de Laredo ha sido la obra con mayor desembolso regional de la historia. Sus inicios estuvieron marcados por numerosos retrasos y diferentes imprevistos, que la han marcado como una de las peores inversiones que se habían realizado en la comunidad autónoma.

Los plazos previstos de ejecución del puerto eran de 5 años. Las primeras remodelaciones se iniciaron a principios de 2004 y su finalización, la cual se estimaba que fuese en julio de 2009, no llegó hasta el año 2011.

El nuevo puerto pesquero-recreativo-deportivo de Laredo tuvo un presupuesto total líquido de 77.220.121,40 euros, de los cuales 45.855.185,00 euros provenían de aportaciones de Puertos de Cantabria, y el resto de la concesionaria, una Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por FCC, Ascán y Caja Cantabria (que posteriormente se desvinculó del proyecto).

Esta empresa contratista, bajo una modalidad de contrato de concesión de obra pública, fue la principal promotora de la construcción junto con el Gobierno de Cantabria. Se le otorgó un plazo de ejecución de 54 meses (el cual ya hemos indicado que se acabó por extender) y el plazo de la concesión que otorgaba los derechos de explotación fue de 41 años y 5 meses.

<b>Puerto de Laredo</b>	<b>Importe</b>	<b>Acumulado parcial</b>	<b>Acumulado total</b>
<b>Ejecutado 2004-2010:</b>	154.755,91		
Acondicionamiento del fondo de la dársena del puerto de Laredo			
Instalaciones de agua, energía y luz en el puerto de Laredo	69.037,12		
Refuerzo del muelle pesquero para nuevos calados del puerto de Laredo	140.172,85		
Dragado de mantenimiento de Puertos de Cantabria. Puerto de Laredo	432.386,19		
Bodegas y almacenes del puerto de Laredo	1.299.119,70		
Construcción del nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo	77.220.121,40		
Mantenimiento y conservación	418.715,89		
		79.734.309,06	
<b>En ejecución 2011:</b>	2.976.758,74		
Lonja y fábrica de hielo del nuevo puerto de Laredo			
Pantalán de atraque de embarcaciones pesqueras en el puerto de Laredo	138.883,66		
Adecuación de superficie para almacenamiento de artes de pesca en el puerto de Laredo	45.880,00		
Mantenimiento y conservación	60.000,00		
		3.221.522,40	
<b>Programado 2011:</b>	916.830,00		
Urbanización e implantación de servicios en área pesquera del nuevo puerto de Laredo			
		916.830,00	
<b>Previsto:</b>	480.000,00		
Nave de usos múltiples en el puerto de Laredo			
Pórtico automotor en la zona pesquera en el puerto de Laredo	700.000,00		
		1.180.000,00	
			<b>85.052.661,46</b>



El objetivo de la construcción del puerto fue crear un nuevo espacio portuario destinando a satisfacer la demanda de embarcaciones deportivas y las necesidades pesqueras, ampliando el puerto de Laredo hacia el norte.

La principal construcción que se llevó a cabo fue la de un dique de abrigo y un contradique al norte de las instalaciones portuarias existentes. El primer montante de la obra alcanzó los 79.734.309,06 euros, de los cuales se encontraban financiados en un 96,84% con la concesión de obra pública. Los 2.514.187,66 euros restantes fueron destinados al acondicionamiento del fondo de la dársena del puerto de Laredo, las instalaciones de agua, energía y luz, el refuerzo del muelle pesquero para nuevos calados, el dragado de mantenimiento de Puertos de Cantabria, las bodegas y almacenes y a gastos relacionados con el mantenimiento y conservación del puerto.

El dique y contradique (construcción principal del puerto) tienen las siguientes características técnicas, que justifican la gran cantidad presupuestaria que se manejaba:

- El dique de abrigo norte tiene un desarrollo de unos 730 metros de longitud, con una tipología de talud artificial y un manto de escollera de 0,3 a 1 toneladas (t), por ambos lados. Por el lado del mar se coloca además una doble capa de bloques de 6 t y doble capa de bloques de 60 o 70 toneladas, según las zonas. Por el lado de la dársena (la parte resguardada artificialmente de las corrientes en los puertos) en la zona central, se remata con una capa de escollera de 2-3 t.
- El contradique tiene un desarrollo de unos 730 metros de longitud, y al igual que el dique, con una tipología de talud artificial. El morro tiene un manto de escollera de 50-500 kg, y de 500-1000 kg en ambos lados. En el lado que da hacia el mar, se ha colocado adicionalmente una doble capa de bloques cúbicos de 6 o 10 t, según las zonas.

En el año 2011, fecha en la cual el proyecto se preveía terminado pero aún seguía en ejecución, los gastos fueron de un total de 3.221.522,40 euros. Estos gastos fueron destinados a la construcción de una lonja y fábrica de hielo (para el mantenimiento de los alimentos), un pantalán de atraque de embarcaciones pesqueras, una correcta adecuación de superficie para almacenamiento de artes de pesca, y gastos relacionados con mantenimiento y conservación.

Por último, como gastos programados/previstos, nos encontramos con la urbanización de servicios en área pesquera, la nave de usos múltiples y el pórtico automotor en la zona pesquera del puerto de Laredo. Estos últimos gastos alcanzan la cantidad de 2.096.830,00 euros, para llegar a un total de 85.052.661,46 euros de acumulado total.

El desembolso total a finales del año 2011 se disparó en un 110,14% por encima de la subvención recibida por parte de Marina de Laredo S.A. y Gobierno de Cantabria.

Después de 7 años de construcción, las obras llegan a su fin y se consigue lo siguiente:

- Una superficie de adscripción total de terrenos de aproximadamente 377.650 m<sup>2</sup>.
- Una bocana de acceso de 70 m de anchura respecto al **cerro** del puerto
- Una dársena pesquera de aproximadamente 37.500 m<sup>2</sup> de superficie útil
- Una dársena deportiva de aproximadamente 126.600 m<sup>2</sup> de superficie útil, que permite 859 nuevos atraques sobre lámina de agua, a añadir a los 184 existentes actualmente. Además, se contará con 200 plazas más para embarcaciones menores de 8 m de eslora, en la marina seca.

- Un aparcamiento de 410 vehículos
- Una superficie terrestre útil de unos 82.200 m<sup>2</sup>, de los que aproximadamente 15.000 se destinan a los servicios propios de la zona concesional, 12.600 m<sup>2</sup> a la zona pesquera y el resto, incluyendo las superficies terrestres del puerto actual, a otros usos.

A pesar de todos los contratiempos que hemos comentado y que la construcción de la obra tuviese tantos detractores, el Puerto de Laredo fue reconocido con el premio José de Azas. El decano del Colegio, Enrique Conde Tolosa, ha destacado que se trata de una obra “magnífica en su diseño, ejemplar en su ejecución”, y añadió “la primera en su género – la ingeniería portuaria – que recibe el José de Azas “. (CONDE TOLOSA, 2012), recalcó.

## **5. ESTUDIO DE MERCADO**

Vamos a realizar un pequeño estudio de mercado, correspondiente a las tarifas de otros puertos del Arco Atlántico (algún puerto del Norte de España y de la Costa francesa) de similar tamaño para el alquiler de atraques mensuales y diarios, para saber en qué medida los precios impuestos por el Puerto de Laredo resultan tanto atractivos para los demandantes, como competitivos en relación con otras instituciones ofertantes de servicios similares.

Los resultados serán simplemente orientativos debido a que los puertos gestionados por empresas privadas pueden incluir descuentos o promociones al margen de las tarifas oficiales, que son las que se muestran en este estudio de mercado.

### **5.1. TARIFAS DE ALQUILER DE AMARRES**

#### **5.1.1. TARIFAS ANUALES**

Las tarifas permanentes de los atraques del Puerto Deportivo de Laredo se aprueban en la Ley 6/2015, a 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas. A estas tarifas hay que sumarles el 21% de IVA.

Los precios son los siguientes:

TIPO DE AMARRE Eslora x manga	ESLORA DE EMBARCACIÓN	TARIFA Anual (€)	TARIFA Mensual (€)	TARIFA Trimestral domiciliada (€)
6 x 2,8 m	<= 5 m	1.174,05	97,84	234,82
	> 5 m y <= 6 m	1.487,14	123,93	297,43

8 x 3,4 m	<= 7m	1.895,18	157,93	379,03
	> 7 m y <= 8 m	2.304,27	192,02	460,85
10 x 4,2 m	<= 9 m	2.795,81	232,98	559,15
	> 9 m y <= 10 m	3.287,35	273,95	657,48
12 x 4,8 m	<= 11 m	3.915,59	326,30	783,12
	> 11 m y <=12 m	4.542,80	378,57	908,57
15 x 5,3 m	<= 13,5 m	5.483,09	456,92	1.096,61
	> 13,5 m y <= 15 m	6.423,38	535,28	1.284,67
18 x 6,3 m	<= 16,5 m	7.543,16	628,60	1.508,64
	> 16,5 m y <= 18 m	8.663,99	722,00	1.732,80
20 x 7 m	<= 19 m	9.679,42	806,62	1.935,89
	> 19 m y <= 20 m	10.695,88	891,32	2.139,17

Sí un usuario abonase la tarifa a través de domiciliación bancaria, se aplicaría una bonificación del 20% sobre la tarifa correspondiente.

Como aclaración, las tarifas mensuales y trimestrales son el resultado de, en vez de abonar directamente la tasa anual, escoger la opción de prorratear el pago ya sea en 12 mensualidades, o en 4 trimestralidades. Utilizando este método, existe la opción de no alcanzar un año completo, pero sí hay que mantener la embarcación en el puerto correspondiente durante un mínimo de 6 meses. Sí no se llegase a esta cantidad de tiempo, la manera de pago ira marcado por las tarifas diarias o temporales.

Estas tarifas anuales han sido rebajadas sustancialmente respecto a los precios que tenía establecidos la antigua concesionaria, y que posiblemente fuesen el origen de la “soledad” en la que se encontraba el puerto, que veía como muy pocos de sus atraques estaban ocupados. Debido a que los precios se han reestablecido recientemente, no está previsto que se modifiquen en los próximos años.

### 5.1.2. TARIFAS DIARIAS O TEMPORALES

Estas tarifas vienen establecidas por el concesionario que atiende el servicio de tránsitos, que en este caso es el Real Club Náutico de Laredo. La Consejería de Obras Públicas se encarga también de la regulación y gestión de embarcaciones en tránsito pero de manera prácticamente testimonial, siendo potestad de R.C. Náutico de Laredo su explotación principal.

Los ingresos procedentes del servicio de tránsito van dirigidos a este concesionario, el cual abona un canon al Gobierno de Cantabria por operar en la zona.

ESTANCIAS HASTA 3 MESES Y TRÁNSITO

TEMPORADA ALTA

(01/06 al 30/09)

ESLORA (ISO) CERTIFICADO	MEDIDAS ATRAQUE	PANTALÁN	Tarifa de temporada 10 días a 3 meses			Tarifa diaria	<u>Regatas</u> Tarifa diaria
			1 mes	2 meses	3 meses	€/día	€/día
< 5,01	8 x 3,6	H	209,83	307,66	405,5	14,46	7,31
5,01 – 6,00			233,82	357,75	481,68	15,12	7,58
6,01 – 7,00			336,69	494,62	652,55	23,14	11,74
7,01 – 8,00			367,72	359,74	751,70	23,97	12,13
8,01 – 9,00	12 x 4,8	C	452,82	685,81	918,79	29,75	16,7
9,01 – 10,00			500,83	774,78	1048,72	31,82	17,75
10,01 – 11,00			552,23	878,53	1204,83	33,47	18,27
11,01 – 12,00	15 x 6	B	599,48	978,04	1356,61	34,71	19,31
12,01 – 13,50			672,42	1129,34	1586,26	36,78	20,35
13,51 – 15,00			757,65	1292,94	1828,22	40,08	21,92
15,01 – 16,50	18 x 6,6	A	886,66	1514,66	2143,26	46,7	23,48
16,51 – 18,00			982,33	1704,33	2426,33	50,1	25,05
18,01 – 19,00			1058,45	1865,66	2671,68	52,07	26,09
19,01 – 20,00			1143,82	2035,14	2926,46	54,96	27,66

TEMPORADA BAJA

(1/10 al 30/05)

ESLORA (ISO) CERTIFICADO	MEDIDAS ATRAQUE	PANTALÁN	Tarifa de temporada 10 días a 3 meses			Tarifa diaria	<u>Regatas</u> Tarifa diaria
			1 mes	2 meses	3 meses	€/día	€/día
< 5,01	8 x 3,6	H	167,88	265,72	363,56	11,57	7,31
5,01 – 6,00			190,10	314,02	437,95	12,40	7,58
6,01 – 7,00			270,23	428,16	586,69	18,60	11,74
7,01 – 8,00			300,71	492,73	684,76	19,83	12,13
8,01 – 9,00	12 x 4,8	C	363,96	596,94	829,93	23,97	16,70
9,01 – 10,00			402,30	676,25	950,20	25,62	17,75
10,01 – 11,00			442,63	768,93	1095,22	26,86	18,27
11,01 – 12,00	15 x 6	B	482,9	861,47	1240,04	28,10	19,31
12,01 – 13,50			541,19	998,12	1455,04	29,75	20,35
13,51 – 15,00			607,78	1143,07	1678,35	32,23	21,92
15,01 – 16,50	18 x 6,6	A	711,25	1339,85	1968,44	37,6	23,48
16,51 – 18,00			785,87	1507,87	2229,86	40,08	25,05
18,01 – 19,00			855,80	1662,41	2469,03	42,56	26,09
19,01 – 20,00			921,67	1813	2704,32	44,63	27,66

## 5.2. COMPARATIVA OTROS PUERTOS

Para realizar un análisis de la idoneidad de los precios de los atraques del Puerto Deportivo de Laredo hemos realizado una pequeña prospección de mercado en los puertos del Atlántico, siendo todas las muestras (puertos) escogidas para el estudio de similares características y dimensiones. Todos los precios llevan incluidos el IVA y demás tasas.

Como aclaración, he decidido escoger la comparativa de cierto número de puertos franceses debido a que existe un alto número de barcos procedentes de este país que pernoctan en la región de Laredo durante las fechas festivas. Estas embarcaciones están a cargo de los amarres en tránsito, cuya gestión se realiza en régimen de concesión administrativa. Existen 70 atraques reservados para dar este servicio.

Por ejemplo, según datos del 2018 se arrojan los siguientes resultados:

	Julio	Agosto	Septiembre
PERNOCTACIONES	331	607	46
Estancia media (días)	1,6	1,9	1,39

Y su procedencia era la siguiente:

	Julio	Agosto	Septiembre
Matrícula española	42,93%	53,58%	61,76%
Matrícula francesa	47,31%	38,63%	20,59%
OTROS Unión Europea	9,46%	7,79%	17,65%

En la siguiente tabla se muestran los resultados del muestreo:

TARIFA ANUAL										
eslora	manga	La ROCHELLE	HENDAYA ROYAN	LAREDO	GIJON	ABRA GETXO	SANTANDER	CORUÑA	Posición P.L	
0 - 5	2	941,5	1135	840	1089	931,44	1559,29	2468,7	800	4
5 - 5,5	2,1	1026,9	1258	973	1379	1075,81	1559,29	2468,72	800	3
5,5 - 6	2,3	1197,7	1403	1155	1379	1285,39	1559,29	2468,72	800	4
6 - 6,5	2,45	1373,3	1514	1305	1757,89	1483,32	2386,97	3937,84	1325	3
6,5 - 7	2,6	1526,1	1637	1438	1757,89	1695,22	2386,97	3937,84	1325	3
7 - 7,5	2,7	1704,6	1758	1580	2137,34	1886,17	2386,97	3937,84	1325	3
7,5 - 8	2,8	1920,8	1881	1745	2137,34	2086,43	2386,97	3937,84	1325	3
8 - 8,5	2,95	2076,8	2125	1885	2593,27	2335,59	3657,24	5656,84	1935	3
8,5 - 9	3,1	2172,7	2392	2024	2593,27	2598,72	3657,24	5656,84	1935	4
9 - 9,5	3,25	2312,3	2614	2153	3049,2	2875,82	3657,24	5656,84	1935	3
9,5 - 10	3,4	2505,2	2856	2303	3049,2	3166,9	3657,24	5656,84	1935	4
10 - 10,5	3,55	2686,2	3052	2414	3631,94	3471,94	4908,6	7890,8	2595	3
10,5 - 11	3,7	2881,4	3370	2567	3631,94	3790,96	4908,6	7890,8	2595	3
11 - 11,5	3,85	3134,9	3540	2742	4213,7	4123,95	4908,6	7890,8	2595	4
11,5 - 12	4	3401,4	3906	2937	4213,7	4470,91	4908,6	7890,8	2595	4
12 a 13	4,3	3930,5	4535	3179	5082	5206,75	7940,64	11116,8	2995	4
13 - 14	4,6	4420,6	5396	3415	5082	5998,47	7940,64	11116,8	2995	4
14 - 15	4,9	5029,8	6298	3656	5958,04	6846,08	7940,64	11116,8	3500	4
15 - 16	4,9	5635		3894	6996,7	7302,49	9528,84	14698,71	3980	4
16 - 18	5,2	6436,7		4133	8036,33	8718,28	9528,84	14698,71	5800	4
18 - 20	5,7	7207,6			8036,33	10618,4		17977,71	7900	3

De los 8 puertos analizados, en las tarifas anuales, Laredo se sitúa entre la tercera y la cuarta posición en todos los precios de cada medida de eslora. Marina de Santander y Abra de Getxo muestran unas tarifas considerablemente superiores. Esto nos indica que, en la costa norte española, Laredo puede ser una de las opciones más viables para amarrar las embarcaciones (durante un año completo) si queremos mantener nuestro activo en territorio nacional.

Llama la atención los precios de las tarifas anuales de los puertos ubicados en la costa francesa. Menos en el puerto Hendaya, que supone un gasto superior atracar una embarcación en esloras de entre 5,5-6 m y 13-14 m, todas las tarifas están por debajo de las de nuestro puerto.

Los precios más competitivos son los correspondientes a esloras de entre 14 y 15 m, donde encontramos el mayor número de tarifas parejas unas a otras.

A continuación, se muestra una comparativa de tarifas para el transito diario de embarcaciones:

TARIFA DIARIA										
Eslora	Manga	La Rochelle	HENDAYA	ROYAN	LAREDO	GIJON	ABRA GETXO	SANTANDER	CORUÑA	Posición P.L
0 - 5	2	10	15	9,1	14	8,48	14,13	10,97	19	3
5 - 5,5	2,1	10,9	15	10,45	14,5	9,79	14,13	10,97	19	2
5,5 - 6	2,3	12,7	15	12,05	14,5	11,7	14,13	10,97	19	1
6 - 6,5	2,45	14,6	20	13,45	22,5	13,5	21,75	17,51	19	1
6,5 - 7	2,6	16,2	20	14,8	22,5	15,43	21,75	17,51	19	1
7 - 7,5	2,7	18,1	20	16,45	23,25	17,17	21,75	17,51	19	1
7,5 - 8	2,8	20,4	20	17,9	23,25	18,99	21,75	17,51	19	1
8 - 8,5	2,95	21,9	28	19,45	28,8	21,26	33,32	25,14	28	2
8,5 - 9	3,1	23,1	28	20,85	28,8	23,65	33,32	25,14	28	2
9 - 9,5	3,25	24,6	28	22,3	30,6	26,18	33,32	25,14	28	2
9,5 - 10	3,4	26,6	28	23,75	30,6	28,83	33,32	25,14	28	2
10 - 10,5	3,55	28,5	38	24,9	31,5	31,6	44,71	35,07	32	6
10,5 - 11	3,7	30,6	38	26,5	31,5	34,51	44,71	35,07	32	6
11 - 11,5	3,85	33,3	38	28,35	33,3	37,54	44,71	35,07	32	5
11,5 - 12	4	36,1	38	30,25	33,3	40,7	44,71	35,07	32	6
12 a 13	4,3	41,8	45	32,9	35,1	47,39	72,35	49,1	46	7
13 - 14	4,6	47	45	35,1	35,1	54,6	72,35	49,1	46	7
14 - 15	4,9	53,4	55	37,7	37,8	62,32	72,35	49,1	51	7
15 - 16	4,9	59,8	55	40,15	45	66,47	86,84	65,33	57	7
16 - 18	5,2	69,3		42,6	45	79,36	86,84	65,33	72	6
18 - 20	5,7	76,5			50	96,65		79,9	89	5

En este caso, nos encontramos una situación peculiar en comparación con las tarifas anuales. El puerto de Laredo muestra las tarifas diarias más caras para esloras entre 5,5 y 8 m, y posiciones muy elevadas también para los barcos más pequeños y hasta los 10 m de eslora. En contraposición con esta situación, a partir de los 10 m y sobre todo en esloras de entre 12 y 16 m, cuenta con una posición muy competitiva, siendo el puerto que ofrece las tarifas diarias menos costosas de todas las muestras analizadas.

En base a estos resultados, diríamos que el Puerto de Laredo sigue una buena estrategia de precios. Para estancias anuales, se muestra como uno de los puertos más atractivos de todo el litoral del norte de España (excluyendo a los puertos franceses) mostrando precios por debajo de las zonas estudiadas, a excepción de la de Gijón. En cuanto a las estancias por un día, muestra unos precios muy elevados para las embarcaciones más pequeñas, para pasar a ser la mejor elección en barcos de esloras superiores a 10 m (tanto es España, como en Francia).

## 6. INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN

### 6.1. PROYECTO DE INVERSIÓN

El 21 de diciembre de 2005, el Gobierno de Cantabria y Marina de Laredo, S.A., firmaron un contrato de “Concesión de obra pública para la construcción del nuevo puerto pesquero recreativo deportivo de Laredo y explotación de las dársenas recreativo deportivas y aparcamiento de vehículos”.

Las condiciones económicas del contrato fueron las siguientes:

- 995.000 euros por la elaboración del proyecto.
- 64.376.925 euros por la ejecución de las obras.

El Gobierno de Cantabria se comprometía a aportar la cantidad de 45.855.185 euros para lograr el equilibrio económico del contrato y que se pudiera materializar una concesión, que tenía como objetivo final reactivar la actividad económica en la localidad y, en especial, dar un impulso a la actividad pesquera.

Esta cantidad se abonó en los años 2006 (995.000 euros, dirigidos para la elaboración del proyecto) y dos cuantías de 22.430.092,50 euros en los años 2007 y 2008, respectivamente.

En el año 2009, Marina de Laredo empezó a pagar el canon de la concesión administrativa, aun teniendo en cuenta que el Puerto no entró en funcionamiento hasta 2011. Se entiende por canon en una concesión administrativa como la diferencia entre los ingresos y los gastos de la concesión que el concesionario entrega o hace partícipe a la administración pública titular del servicio o actividad concesionado.

Como ya hemos comentado, las obras sufrieron numerosos retrasos. 2009 era el año donde iba a entrar en funcionamiento, pero una serie de malos temporales que causaron destrozos en las obras en curso y el inicio de la crisis económica en 2008 retrasaron esta fecha dos años. Los primeros años del puerto de Laredo fueron terribles, en cuanto a rentabilidad económica, explotación de recursos y tasas de ocupación/actividad en el puerto.

La crisis económica en España duró hasta el año 2014. En esta fecha, no es que el Puerto de Laredo no se hubiese recuperado, sino que la ocupación de atraques en el puerto y de actividad pesquera era mínimo. Durante sus primeros años, además de sufrir una demanda muy baja, esta preocupante situación fue acompañada de malos temporales que volvieron a causar desperfectos en el puerto y fueron necesarias continuas remodelaciones.

Debido a la propia naturaleza de una concesión administrativa, el interés lucrativo no es el objetivo principal. Al tratarse de entidades públicas, el objetivo es propiciar un crecimiento económico más a nivel general en la región, y en nuestro caso, construir un puerto que termine siendo emblemático y que atraiga mucha actividad al municipio de Laredo. Que la rentabilidad económica no sea vista como único objetivo no quiere decir que esta situación no preocupase. Se había desembolsado la mayor inversión en la historia de nuestra comunidad y no es que no existiese rédito, sino que se preveía una situación muy complicada para los años posteriores, debido a que las políticas de actuación no habían cambiado y, por lo tanto, se esperaba que los resultados fuesen similares. La idea era otorgar al puerto y a la región de un sello distintivo, y que esto

atrajes público tanto de toda España, como del extranjero. Es decir, no la de recuperar la inversión inicial que se había realizado (64.376.925 euros), pero sí la de explotar tanto las instalaciones, como mejorar los servicios, y maximizar su actividad en todos los ámbitos.

Esta situación sufrió un giro radical en el año 2016. En los años anteriores, la UTE concesionaria abandonó el proyecto y se desentendió de su explotación, dejando al Gobierno de Cantabria como única entidad reguladora de la zona. Fue la Dirección General de Obras Públicas quien se hizo cargo de la gestión del Puerto Deportivo de Laredo el 26 de febrero de 2016.

Como realizar una estimación de las futuras condiciones de la concesión es complicado, ya que obliga a realizarlo con datos estimados (y no reales) y en un escenario económico muy voluble y con activos que son considerados artículos no necesarios relacionados con el ocio, se establecieron una serie de puntos:

- La concesión comenzaría ese mismo año (2016), y sería abonada en el año 2020. Esto quiere decir que podrían explotar el puerto previo abono de la concesión integral.
- Que la concesión, y por tanto el periodo de explotación, duraría 30 años.

Tomando de base un reciente concurso de concesión de explotación (el aparcamiento del Parque Amestoy en Castro Urdiales), donde se contemplaban unos ingresos similares a los datos de explotación del Puerto de Laredo, la Dirección General de Obras Públicas estimó la cantidad de 7.100.000 € como canon para la concesión. Finalmente, el canon se ha abonado en el año 2021 (su pago fue retrasado a petición de la Administración) y esta cantidad es cercana a los 10.000.000 €.

En el año 2016, la Dirección General de Obras Públicas realizó un plan de viabilidad para estudiar dos periodos correspondientes a diferentes fórmulas de gestión:

- Un primer periodo transitorio de 4 años en que la gestión integral del puerto se realizó desde el Gobierno regional sin perjuicio de realizar concesiones parciales de parte de los servicios.
- Un segundo periodo en que la gestión recayó en un concesionario que se hizo cargo de la gestión integral del puerto por un periodo aproximado de 30 años (esto finalmente no ocurrió, y actualmente la Consejería de Obras Públicas es la única gestora existente).

Los objetivos fijados para el primer periodo transitorio fueron los siguientes:

- Lograr que la gestión del Puerto deportivo se auto financie sin que suponga una carga para la administración.
- Poner en valor y mejorar la imagen del Puerto de Laredo.
- Eliminar situaciones irregulares en el Puntal de Laredo.

Para lograr esta serie de objetivos se formularon las siguientes líneas de trabajo:

- Gestión de la administración de las autorizaciones para atraques permanentes.
- Concesiones parciales de aquellos servicios que necesitan tramitación ágil para el usuario y pudieran resultar incompatibles con la gestión administrativa y ocasionar costes añadidos.
- La ejecución del Plan de Promoción y la realización de estudios y proyectos que mejoren las posibilidades de comercialización de atraques y parcelas fue encomendada a GESVICAN, empresa pública adscrita a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.



## 6.2. COSTES ECONÓMICOS DE LA INVERSIÓN

La Consejería de Obras Públicas se hizo cargo de la explotación del Puerto Deportivo de Laredo mediante el pago del canon administrativo pertinente, y a esta inversión hay que sumarle una serie de gastos que se han producido por la propia naturaleza de la gestión portuaria.

### 6.2.1. I.B.I.

La forma de pagar el I.B.I, siglas que simplifican “Impuesto de Bienes Inmuebles” se realiza partiendo del valor catastral del suelo y de las construcciones. El ayuntamiento es el encargado de fijar la cuantía del canon a pagar por los inmuebles (en este caso amarres) ubicados en su municipio, y para su cálculo se utilizan unos coeficientes que realiza el Ministerio de Hacienda, estipulados en la Ley de Haciendas Locales.

En diciembre de 2015 se llevó a cabo la modificación de esta ley, y pasó a flexibilizar notablemente las reglas de valoración, de tal manera que para fijar el canon se tendrá en cuenta la utilidad que represente para el puerto, las cargas que se impongan al adjudicatario, y el beneficio de la actividad desarrollada por el concesionario.

Para el cálculo del canon correspondiente a ingresar, existen dos posibles escenarios los cuales se pondrán tomar como referencia para descifrar la cuantía a abonar.

El canon de puertos autonómicos está regulado en la Ley de Puerto de Cantabria que establece un canon por ocupación del suelo de 3,94 €/m<sup>2</sup> en tierra, a lo que se suma para su utilización el 6% del valor de instalaciones o construcciones.

La totalidad del catastro del suelo es de 131.417 m<sup>2</sup>, y está valorado en 1.509.390 €. Por lo tanto, el precio del m<sup>2</sup> es, aproximadamente, 11,48 € (valor medio).

Con esta información, si se realizase un pago único del canon en el momento de formalizar la concesión, la cantidad sería la siguiente:

$$\text{Canon } ^*(1): 131.417 \text{ (m}^2\text{)} * 3,94 \text{ €/m}^2 + 0,06 * 1.509.390 = 606.346,38 \text{ €}$$

Sí se estimasen unos beneficios de 120.000 en el primer año, esta cantidad se sumaría al pago del obligado impuesto, como hemos definido antes.

$$\text{Canon } (1) = 726.346,38 \text{ €}$$

El segundo escenario que encontramos es el canon aplicable de costas, el cual se diferencia del canon de puertos autonómicos debido a que se puede estimar como resultado de sumar el 8% del valor del suelo (catastral) y de los beneficios estimados. Este canon es de obligado pago y marca otra cuantía a ingresar, esta vez al Ayuntamiento de Laredo para desarrollar actividades náuticas.

Contando con los mismos datos, en cuanto a ocupación (m<sup>2</sup>) y valoración económica, la cantidad a pagar sería la siguiente:

$$\text{Canon } ^*(2): 131.417 \text{ (m}^2\text{)} * 3,94 \text{ €/m}^2 + 0,08 * 1.509.390 = 638.534,18 \text{ €}$$

Con unos ingresos estimados de 120.000, repetimos la misma operación:

$$\text{Canon } (2) = 758.534,18 \text{ €}$$

Estas dos cantidades a pagar son mediante pagos únicos para formalizar la concesión.

Sí se decidiese abonar un canon anual, el procedimiento sería similar, pero en vez de utilizar la densidad total del puerto, se utilizaría como referencia el valor medio del suelo (11,48 €).

Esta vía de pago integral del impuesto se estudió, pero al final se decidió por pagar un canon anual del I.B.I de un total de 23.586,57 € durante el tiempo que durase la concesión.

### **6.2.2. COMBUSTIBLE**

El servicio del combustible se otorgó inicialmente a Marina de Laredo, que contrató a REPSOL para proporcionarlo a barcos deportivos y pesqueros. Finalizada la concesión, actualmente la autorización recae transitoriamente en REPSOL.

### **6.2.3. GASTOS DE PERSONAL**

Debido a la contratación de guardia muelles al objeto de incrementar los horarios de atención al público para los usuarios, se ha llevado a cabo la contratación de nuevos profesionales. Los costes totales (anuales) de personal asciende a 300.000€. Se estima un incremento salarial de 1% en los años siguientes.

### **6.2.4. SEGURIDAD**

Durante los meses de julio, agosto y los fines de semana de junio y septiembre hay contratado con SECURITAS un guardia jurado para el horario nocturno. La presencia de este profesional viene explicada por la gran actividad que existe en el puerto durante las épocas altas de temporada (que corresponden a los meses estivales). Este apartado se integra dentro del contrato marco que la Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene con dicha empresa. El coste anual de este servicio es de 14.543 €.

### **6.2.5. LIMPIEZA**

El servicio de limpieza de vestuarios y aparcamiento cerrado para una correcta manutención del puerto se estima es un coste anual de 5.000 €.

### **6.2.6. MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y REPOSICIONES**

Las labores de reparación de desperfectos y de mantenimiento de las parcelas se estiman en un 0,5% de la inversión, ya que los mantenimientos de la Marina seca, travel – lift y tránsitos serán por cuenta del concesionario, y en el primer año (2016) se han realizado inversiones de puesta a punto. Por lo tanto, se estima que el coste total sea alrededor de 20.000 €/año.

### 6.2.7. GASTOS CORRIENTES

Los gastos de luz, agua y energía se estiman en 28.057,26 €/año, y los de telefonía, wifi, etc. en 1.200 €/año.

## 6.3. INGRESOS PREVISTOS DE LA INVERSIÓN

### 6.3.1. ALQUILER DE AMARRES

El puerto ocupa una extensión de 193.500 m2 repartidos en 126.500 m2 marítimos, divididos en dársenas deportivas, recreativas y pesqueras, y 67.000 m2 terrestres.

El interior del puerto alberga una dársena pesquera con capacidad para 10 embarcaciones, y un puerto deportivo con 857 atraques para embarcaciones de recreo, a los que hay que sumar la superficie destinada a invernadas dentro de la marina seca con capacidad para más de 200 embarcaciones de menos de 8 metros.

Los atraques tienen las siguientes dimensiones:

Nº de atraques	Eslora	Anchura
10	20	6,6
30	18	6,6
62	15	6,0
152	12	4,8
246	10	4,2
202	8	3,6
155	6	2,8

A los dos meses de que las llaves del Puerto de Laredo estuviesen en manos del Gobierno autonómico, en el año 2016, este salió de su letargo y alquiló 141 amarres. El Gobierno se dispuso a sacar a concurso la concesión de la explotación del varadero y de varios pantalanés de tránsito, y el resultado fue la ocupación casi instantánea de dicho número de amarres.

El número de amarres ocupados (clasificados según la longitud de su eslora) en el año 2021 son los siguientes:

Nº de atraques	Eslora	Anchura
2	20	6,6
5	18	6,6
12	15	6,0
34	12	4,8
82	10	4,2
61	8	3,6
42	6	2,8

Esto hace un total de 238 amarres ocupados en fechas actualizadas de 2021. Los ingresos estimados procedentes de los atraques alquilados son de 268.440,61 € en este mismo año.

La gestión de las autorizaciones y bajas, así como los cobros de los amarres en régimen de alquiler, se realiza por personal funcionario de la Dirección General de Obras Públicas.

### **6.3.2. CONCESIÓN DE TRAVEL – LIFT, MARINA SECA Y TRÁNSITOS**

Desde el mes de octubre del año 2016, los servicios de travel – lift y marina seca, por un periodo de 10 años (prorrogable por otro más), los ofrece un nuevo concesionario, el Real Club Náutico de Laredo. Este nuevo concesionario abona un canon anual de 31.241,69 €/año.

### **6.3.3. CONCESIÓN PARCIAL DE ATRAQUES**

En el año 2017, se adjudicaron al Real Club Náutico de Laredo una concesión parcial de 75 atraques de forma fija. Esta operación resultó en unos ingresos anuales de 118.000 €, IVA excluido. El periodo de explotación para estos atraques fue de 4 años.

De los 857 amarres disponibles en el Puerto Deportivo de Laredo:

- 28 atraques están reservados para la Autoridad Portuaria
- 70 atraques se destinarán al tránsito de embarcaciones
- 689 atraques salieron a convocatoria pública para alquiler
- 75 atraques están reservados para la convocatoria de una concesión parcial.

La gestión relacionada con el Real Club Náutico de Laredo no nos interesa en lo referente a viabilidad económica en este trabajo debido a que es una concesionaria diferente a la Consejería de Obras Públicas, los cuales se hacen cargo de todo lo relacionado con las concesiones integrales de atraques en el Puerto de Laredo.

No vamos a analizar este punto desde una perspectiva económica, pero quería resaltar este hecho debido a que gracias a la adjudicación de estos amarres parciales se consiguió regularizar la situación de las embarcaciones en situación irregular entre el Regatón y el Puntal de Laredo. De esta forma, se dio cumplimiento a la Declaración de Impacto Ambiental del Puerto, que planteaba como uno de los objetivos principales

de la actuación la de eliminar situaciones irregulares que afectaban a Espacios Naturales Protegidos.

#### **6.3.4. CONCESIÓN COMUSTIBLES**

Para estimar los futuros ingresos se tendrá en cuenta los ingresos actuales que proporciona la empresa autorizada. Como estos ingresos no están cuantificados, por relación con otros puertos gestionados por el Gobierno de Cantabria se estiman que se trate de una concesión cercana a los 10.000 €.

#### **6.3.5. CONCESIÓN PARCELAS**

Se consideran como ingresos procedentes de las parcelas:

- Los ingresos procedentes de la autorización administrativa para instalación de carpa durante un periodo de dos años. Estos ingresos se consideraron similares a los obtenidos en Castro Urdiales por una actividad similar, los cuales sumaban 21.000 €.
- Ingresos anuales correspondientes a la concesión de una parcela para desarrollar usos alimentarios y de deportes y/o galería comercial. El canon comenzó a cobrarse a partir de julio de 2018 y era de un total de 106.758,00 €.
- Ingresos anuales correspondientes a la concesión de una segunda parcela para usos de ocio y restauración. Estos ingresos comenzaron a cobrarse en junio de 2020 y eran un total de 114.588,00 €.

### **7. VALORACIÓN ECONOMICO – FINANCIERA**

#### **7.1. INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN AÑOS VENCIDOS**

Al ser una actividad puramente de explotación, todos los ingresos/gastos vienen definidos dentro de este grupo (no existen gastos/ingresos financieros, ni existencias, aprovisionamiento, no cuentan con inmovilizado propio, etc.). La forma de financiar el puerto, como ya hemos explicado anteriormente, es un poco particular. No se han requerido créditos a terceros ni a entidades de crédito, si no que se ha financiado puramente con dinero público, proveniente de las arcas públicas. El que fuese consejero de Obras Públicas y Vivienda entre los 2015 y 2019, José María Mazón, quiso aportar actividad al puerto mediante estas técnicas, las cuales no estaban justificadas desde un punto de vista empresarial, sino que se regían más por motivaciones políticas. Es decir, su intención era la de aportar actividad al puerto durante lo que durase su mandato (es por eso que el pago integral del canon administrativo se retrasó unos años por petición de la Administración, y se ha abonado finalmente en el año 2021).

Los resultados del balance de explotación del Puerto Deportivo de Laredo presentan las siguientes cifras en el periodo 2016 – 2020:

Año	2016	2017	2018	2019	2020
<b>INGRESOS</b>					
ALQUILER AMARRES	146.104,74	200.080,80	217.036,80	233.992,80	250.948,80
SERVICIOS Y TRÁNSITOS	31.241,69	21.100	21.100	21.100	21.100
CONCESIÓN PARCELAS			88.332,96	187.728,36	187.728,36
AUTORIZACIONES	7.678,48	21.000	21.000		
CONCESIÓN PARCIAL ATRAQUES		118.000	118.000	118.000	118.000
COMBUSTIBLE		25.000	25.050	25.100	25.150,30
<b>GASTOS</b>					
GESTIÓN SERVICIOS TRANSITO Y TRAVEL LIFT	22.888,95				
OTRAS INVERSIONES	135.160,32	130.036,40			
CONSERVACIÓN		20.000	20.000	20.000	20.000
GASTOS PERSONAL	29.598,51	29.628,11	29.628,11	29.628,11	29.628,11
ENERGÍA	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
AGUA	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
LIMPIEZA	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
I.B.I	23.586,57	1.179,33	1.179,33	1.179,33	1.179,33
TELEFONÍA	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
<b>TOTAL</b>					
BALANCE	-55.409,44	175.136,96	410.512,32	505.913	522.920,02

Como se puede observar en el gráfico, 2016 fue el peor año desde que la Consejería de Obras Públicas se hizo cargo de la obra. En ese periodo se tuvo que lidiar con todos los problemas que habían derivado de la mala gestión inicial del Gobierno de Cantabria, y durante este primer año se tuvo como objetivo principal minimizar en la medida de lo posible las pérdidas, e ir desarrollando un escenario mucho más favorable para la administración en los periodos siguientes.

Como aspecto a destacar, este año se tuvo como gasto incluido la gestión de los servicios de tránsito y travel lift los cuales, a partir del año siguiente, correrían a cuenta de una nueva concesionaria, el Real Club Náutico de Laredo. Los resultados a final de ejercicio se tradujeron en pérdidas de 55.409,44 €.

En el año 2017 se produjo un aumento del 36,94% en número de amarres alquilados, el mayor incremento real en todos los años de explotación del puerto. Se materializó una concesión para el combustible que supusieron unos ingresos de 25.000 € anuales y se comenzaron a llevar a cabo concesiones parciales de atraques, una actividad que anteriormente era inexistente.

Todo esto supuso que se resolviera una situación en la que existían pérdidas a unos ingresos de 175.136,96 € anuales. Durante este año y hasta el 2020, el I.B.I del puerto estaba bonificado en un 95% por el Ayuntamiento de Laredo, es por ello que resultaba una cuota anual de 1.179,33 €.

El año 2018 es el que presenta un mayor aumento en los ingresos finales, incrementándose en un 134,39% el resultado de explotación (410.512,32 €). Este

incremento viene justificado por una nueva subida en el número de atraques alquilados y por poner en práctica la concesión de parcelas, que remuneran unos ingresos de 88.332,96 € anuales (en el canon de las parcelas esta descontado el canon de costas). Además, como aspectos a destacar, se dejaron de realizar inversiones derivadas de nuevos arreglos/ampliaciones en el puerto, lo cual provocó un descenso significativo en el apartado de costes.

En el ejercicio 2019, el Puerto Deportivo de Laredo siguió presentando incrementos en el resultado de explotación. Los costes fueron los mismo que el año anterior, con un total de 59.007,44 €. En cuanto a los ingresos, se siguió obteniendo un incremento en número de atraques alquilados, pero como hecho destacado se llevó a cabo la concesión de una segunda parcela que supuso la captación de 99.395,4 €.

Por último, el año 2020 fue el ejercicio que sufrió un menor incremento en el resultado de explotación, aumentando tan solo en un 3,36%. Esta crecida venía justificada por un nuevo aumento en el número de amarres alquilados.

Después de observar y analizar los resultados de explotación facilitados por la Consejería de Obras Publicas en lo que respecta al Puerto Deportivo de Laredo, podemos llegar a la conclusión de que se llevó a cabo una correcta gestión portuaria una vez esta entidad se hizo cargo de la regulación del puerto.

## **7.2. VIABILIDAD ECONOMICA A L/P**

Antes de realizar una prospección futura de resultados estimados, conviene recordar que el pago del canon administrativo para la explotación del Puerto Deportivo de Laredo no se llevó a cabo hasta este mismo año, 2021. Cabría suponer que esto se debe a que desde la Consejería de Obras Públicas se estimó que suponía un desembolso demasiado grande para que fuese abonado al mismo tiempo que se hacían cargo de la gestión de la obra, pero esto se debe a otra razón. En el año 2016 se llevó a cabo un plan de viabilidad por parte de esta entidad y se estudiaron dos periodos distintos, donde en el primero (por un periodo de 4 años) se haría cargo la Administración, y un segundo donde el puerto recaería en manos de un concesionario que se hiciese cargo de la gestión integral de este (se iba a sacar a concurso la concesión del puerto).

Esto finalmente no ocurrió, y la Consejería de Obras Públicas sigue siendo la encargada (y se prevé que lo sea durante el tiempo que dure la concesión) de la gestión del puerto. Debido a esta situación, el canon administrativo (10.000.000 €) se abonó en el año 2021 y no en el 2016, debido que fue el año donde se decidió que esta entidad fuese la reguladora fija del Puerto Deportivo de Laredo y es por eso que se procedió al pago del mismo de forma “tardía”.

Este último punto justifica porque en este año se prevén grandísimas pérdidas (todas originados por el pago del canon) y en los periodos siguientes se estima que se vaya recuperando la inversión poco a poco.

La concesión para la explotación del puerto está prevista que dure hasta el año 2050, durante un periodo de 30 años. En base a este periodo de tiempo, vamos a analizar dos diferentes escenarios, uno con estimaciones más optimistas y otro más pesimista. En base a los resultados que obtengamos dictaminaremos si existe viabilidad real en el Puerto Deportivo de Laredo y si es posible recuperar la inversión que se realizó en un primer momento.

Para el cálculo del resultado de explotación a L/p, conviene hacer una estipulación de resultados.

Para llevarlo a cabo, desglosaremos todos los gastos existentes y los multiplicaremos por el % que representan de la cifra anual de negocios.

Los gastos existentes se dividen en 8 diferentes y tienen la siguiente ponderación sobre el importe neto de la cifra de negocios.

- ⇒ Canon de la concesión: representa un 697,28% del I.N.C.N.
- ⇒ Canon de costas: es proporcional al 6,48% del I.N.C.N.
- ⇒ Conservación: representa un 3,92% del I.N.C.N.
- ⇒ Personal: los gastos reflejan un 24,55% del I.N.C.N.
- ⇒ Suministros: representan un 2,71% del I.N.C.N.
- ⇒ Limpieza: reflejan un 3,92% del I.N.C.N.
- ⇒ I.B.I.: es el 2,31% del total del I.N.C.N.
- ⇒ Gastos asesoría: representan un 5,54% del I.N.C.N.

Lo que hemos hecho ha sido desglosar el peso económico de cada gasto sobre el importe neto de la cifra de negocios en el 2021. A continuación, procederemos a multiplicar la ponderación de cada gasto por su respectivo grupo y a multiplicar, en cada caso, por los ratios de crecimiento de cada escenario que estudiemos.

## 7.2.1. ESCENARIO OPTIMISTA

Para el importe neto de la cifra de negocios (en una empresa como esta que únicamente realiza actividad de explotación sería el total de ingresos derivados de la actividad, al no existir descuentos ni ingresos accesorios a la explotación) asumiremos un crecimiento anual de un 3% y estudiaremos posteriormente cuales son los resultados.

A continuación, presentamos el análisis de la primera década:

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS	845.766,20	871.139,19	897.273,36	924.191,56	951.917,31	980.474,83	1.009.889,07	1.040.185,75	1.071.391,32	1.103.533,06
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO	10.000.000									
CANON COSTAS	54.805,65	56.449,82	58.143,31	59.887,61	61.684,24	63.534,77	65.440,81	67.404,04	69.426,16	71.508,94
CONSERVACIÓN	33.154	34.149	35.173	36.228	37.315	38.435	39.588	40.775	41.999	43.258
PERSONAL	207.636	213.865	220.281	226.889	233.696	240.707	247.928	255.366	263.027	270.917
SUMINISTROS	22.920	23.608	24.316	25.046	25.797	26.571	27.368	28.189	29.035	29.906
LIMPIEZA	33.154	34.149	35.173	36.228	37.315	38.435	39.588	40.775	41.999	43.258
I.B.I.	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57
GASTOS ASESORÍAS	46.855	48.261	49.709	51.200	52.736	54.318	55.948	57.626	59.355	61.136
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-9.576.345</b>	<b>437.072</b>	<b>450.892</b>	<b>465.126</b>	<b>479.787</b>	<b>494.889</b>	<b>510.443</b>	<b>526.464</b>	<b>542.965</b>	<b>559.962</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>-9.576.345</b>	<b>-9.139.274</b>	<b>-8.688.382</b>	<b>-8.223.256</b>	<b>-7.743.469</b>	<b>-7.248.580</b>	<b>-6.738.137</b>	<b>-6.211.674</b>	<b>-5.668.709</b>	<b>-5.108.747</b>

El importe neto de la cifra de negocios a finales de este año es considerablemente mayor a la del año pasado debido a que se han sacado a concurso la cesión de atraques en parcelas que se han estrenado este ejercicio. De esta forma se justifica el incremento de esta cifra, que pasa de ser de 636.545,10 € a un importe total de 845.766,20 €. Como se puede apreciar, este año se procedió al abono del canon



administrativo, lo cual nos dejaba un escenario que partía con cuantiosas pérdidas. El objetivo al finalizar el periodo de concesión es analizar si, con los beneficios acumulados antes de ingresos, logramos cubrir la inversión que supusieron los derechos de explotación del Puerto Deportivo de Laredo.

El siguiente grafico muestra los resultados esperados en la segunda década de explotación.

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS	1.136.639,05	1170738,22	1205860,37	1242036,18	1279297,26	1317676,18	1357206,47	1397922,66	1439860,34	1483056,15
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO										
CANON COSTAS	73.654	75.864	78.140	80.484	82.898	85.385	87.947	90.585	93.303	96.102
CONSERVACIÓN	44.556	45.893	47.270	48.688	50.148	51.653	53.202	54.799	56.443	58.136
PERSONAL	279.045	287.416	296.039	304.920	314.067	323.490	333.194	343.190	353.486	364.090
SUMINISTROS	30.803	31.727	32.679	33.659	34.669	35.709	36.780	37.884	39.020	40.191
LIMPIEZA	44.556	45.893	47.270	48.688	50.148	51.653	53.202	54.799	56.443	58.136
I.B.I.	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57
GASTOS ASESORÍAS	62.970	64.859	66.805	68.809	70.873	72.999	75.189	77.445	79.768	82.161
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>577.468</b>	<b>595.500</b>	<b>614.072</b>	<b>633.202</b>	<b>652.906</b>	<b>673.201</b>	<b>694.104</b>	<b>715.635</b>	<b>737.812</b>	<b>760.654</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>-4.531.279</b>	<b>-3.935.779</b>	<b>-3.321.707</b>	<b>-2.688.504</b>	<b>-2.035.599</b>	<b>-1.362.398</b>	<b>-668.294</b>	<b>47.341</b>	<b>785.153</b>	<b>1.545.806</b>

Como podemos observar, es en este segundo periodo de tiempo donde logramos obtener beneficios, en el año 2038. En este ejercicio conseguiríamos un BAI acumulado de 47.341 €, lo cual llevaría a la entidad reguladora un periodo de explotación mínimo de 17 años para recuperar la inversión inicial.

Por último, los resultados de explotación estimados para la última década:

Año	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS	1527547,836	1573374,27	1620575,5	1669192,76	1719268,55	1770846,6	1823972	1878691,16	1935051,9	1993103,45
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO										
CANON COSTAS	98985,1	101954,7	105013,3	108163,7	111408,6	114750,9	118193,4	121739,2	125391,4	129153,1
CONSERVACIÓN	59879,88	61676,27	63526,56	65432,36	67395,33	69417,19	71499,70	73644,69	75854,03	78129,66
PERSONAL	375013	386263	397851	409787	422080	434743	447785	461219	475055	489307
SUMINISTROS	41396,55	42638,44	43917,60	45235,12	46592,18	47989,94	49429,64	50912,53	52439,91	54013,10
LIMPIEZA	59880	61676	63527	65432	67395	69417	71500	73645	75854	78130
I.B.I.	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57
GASTOS ASESORÍAS	84626,15	87164,93	89779,88	92473,28	95247,48	98104,90	101048,05	104079,49	107201,88	110417,93
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>784180,7</b>	<b>808413,7</b>	<b>833373,8</b>	<b>859082,6</b>	<b>885562,6</b>	<b>912837,1</b>	<b>940929,8</b>	<b>969865,3</b>	<b>999668,9</b>	<b>1030366,5</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>2.329.987</b>	<b>3.138.400,7</b>	<b>3.971.774,5</b>	<b>4.830.857,0</b>	<b>5.716.419,7</b>	<b>6.629.256,8</b>	<b>7.570.186,6</b>	<b>8.540.051,9</b>	<b>9.539.720,8</b>	<b>10.570.087,3</b>

En este último periodo de explotación existiría un BAI acumulado de 10.570.087,3 € a finales del año 2050.

## 7.2.2. ESCENARIO PESIMISTA

Habiendo tomado como referencia un incremento de la cifra anual de negocios del 3% en un primer escenario, procederemos a estudiar cómo afectaría al resultado de explotación si este incremento fuese del 1%.

## Viabilidad Económica del Puerto de Laredo

Para ello, realizaremos nuevamente un estudio de prospección de resultados durante el periodo que dura la concesión, del año 2021 hasta el año 2050.

A continuación, se presentan los resultados pertinentes de la primera década de actividad:

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS</b>	<b>845.766,20</b>	<b>854.223,86</b>	<b>862.766,10</b>	<b>871.393,76</b>	<b>880.107,70</b>	<b>888.908,78</b>	<b>897.797,86</b>	<b>906.775,84</b>	<b>915.843,60</b>	<b>925.002,04</b>
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO	10.000.000									
CANON COSTAS	54.805,65	55.353,71	55.907,24	56.466,32	57.030,98	57.601,29	58.177,30	58.759,07	59.346,67	59.940,13
CONSERVACIÓN	33.154	33.486	33.820	34.159	34.500	34.845	35.194	35.546	35.901	36.260
PERSONAL	207.636	209.712	211.809	213.927	216.066	218.227	220.409	222.613	224.840	227.088
SUMINISTROS	22.920	23.149	23.381	23.615	23.851	24.089	24.330	24.574	24.819	25.068
LIMPIEZA	33.154	33.486	33.820	34.159	34.500	34.845	35.194	35.546	35.901	36.260
I.B.I.	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57
GASTOS ASESORÍAS	46.855	47.324	47.797	48.275	48.758	49.246	49.738	50.235	50.738	51.245
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-9.576.345</b>	<b>428.127</b>	<b>432.644</b>	<b>437.206</b>	<b>441.814</b>	<b>446.468</b>	<b>451.169</b>	<b>455.916</b>	<b>460.712</b>	<b>465.555</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>-9.576.345</b>	<b>-9.148.218</b>	<b>-8.715.574</b>	<b>-8.278.368</b>	<b>-7.836.553</b>	<b>-7.390.085</b>	<b>-6.938.916</b>	<b>-6.483.000</b>	<b>-6.022.288</b>	<b>-5.556.734</b>

Partiendo con el mismo importe de la cifra anual de negocios, y llevando a cabo el abono del canon administrativo correspondiente, los primeros 10 años se presentan como un periodo de recuperación. Partimos en 2021 con un resultado de explotación de -9.576.345 €, y terminamos la década con un BAI acumulado de -5.556.734 €.

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS</b>	<b>934.252,06</b>	<b>943.594,58</b>	<b>953.030,53</b>	<b>962.560,83</b>	<b>972.186,44</b>	<b>981.908,30</b>	<b>991.727,39</b>	<b>1001.644,66</b>	<b>1011.661,11</b>	<b>1021.777,72</b>
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO										
CANON COSTAS	60539,53	61144,93	61756,38	62373,94	62997,68	63627,66	64263,93	64906,57	65555,64	66211,20
CONSERVACIÓN	36622,68	36988,91	37358,80	37732,38	38109,71	38490,81	38875,71	39264,47	39657,12	40053,69
PERSONAL	229358,88	231652,47	233968,99	236308,68	238671,77	241058,49	243469,07	245903,76	248362,80	250846,43
SUMINISTROS	25318,23	25571,41	25827,13	26085,40	26346,25	26609,72	26875,81	27144,57	27416,02	27690,18
LIMPIEZA	36622,68	36988,91	37358,80	37732,38	38109,71	38490,81	38875,71	39264,47	39657,12	40053,69
I.B.I.	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57	23586,57
GASTOS ASESORÍAS	51757,56	52275,14	52797,89	53325,87	53859,13	54397,72	54941,70	55491,11	56046,03	56606,49
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>470.445,92</b>	<b>475.386,24</b>	<b>480.375,97</b>	<b>485.415,60</b>	<b>490.505,62</b>	<b>495.646,54</b>	<b>500.838,87</b>	<b>506.083,13</b>	<b>511.379,82</b>	<b>516.729,49</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>-5.086.288</b>	<b>-4.610.901,40</b>	<b>-4.130.525,42</b>	<b>-3.645.109,83</b>	<b>-3.154.604,21</b>	<b>-2.658.957,67</b>	<b>-2.158.118,79</b>	<b>-1.652.035,67</b>	<b>-1.140.655,84</b>	<b>-623.926,35</b>

El proceso de recuperación de la inversión es lento. A finales del año 2040, nos restarían únicamente 623.926,35 € para llegar al umbral de rentabilidad.

Año	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
<b>IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS</b>	1031995,49	1042315,45	1052738,60	1063265,99	1073898,65	1084637,64	1095484,01	1106438,85	1117503,24	1128678,27
<b>GASTOS</b>										
CANON CONCESIONARIO										
CANON COSTAS	66.873,31	67.542,04	68.217,46	68.899,64	69.588,63	70.284,52	70.987,36	71.697,24	72.414,21	73.138,35
CONSERVACIÓN	40.454	40.859	41.267	41.680	42.097	42.518	42.943	43.372	43.806	44.244
PERSONAL	253.355	255.888	258.447	261.032	263.642	266.279	268.941	271.631	274.347	277.091
SUMINISTROS	27.967	28.247	28.529	28.815	29.103	29.394	29.688	29.984	30.284	30.587
LIMPIEZA	40.454	40.859	41.267	41.680	42.097	42.518	42.943	43.372	43.806	44.244
I.B.I.	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57	23.586,57
GASTOS ASESORÍAS	57.173	57.744	58.322	58.905	59.494	60.089	60.690	61.297	61.910	62.529
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>522.133</b>	<b>527.590</b>	<b>533.102</b>	<b>538.668</b>	<b>544.291</b>	<b>549.970</b>	<b>555.705</b>	<b>561.498</b>	<b>567.349</b>	<b>573.259</b>
<b>BAI ACUMULADO</b>	<b>-101.794</b>	<b>425.796</b>	<b>958.898</b>	<b>1.497.566</b>	<b>2.041.857</b>	<b>2.591.827</b>	<b>3.147.532</b>	<b>3.709.031</b>	<b>4.276.380</b>	<b>4.849.638</b>

A finales del año 2042, por fin alcanzamos el margen de cobertura y empezamos a obtener beneficios. El resultado de explotación sigue creciendo proporcionalmente al ratio que hemos aplicado y terminaríamos el periodo de concesión con un BAI acumulado de 4.849.638 €.

## 8. CONCLUSIONES

Podríamos dictaminar que la gestión por parte de la Consejería de Obras Públicas con el Puerto Deportivo de Laredo ha sido buena. Cuando realizamos el estudio de mercado pudimos comprobar que la entidad sigue una estrategia de precios fuerte y es competitiva en relación con otros puertos de similares características. En los dos escenarios que hemos barajado llegamos a cubrir la inversión realizada y, con mayor o menor éxito, se alcanza cierto nivel de beneficios.

En lo que respecta al Puerto de Laredo al completo, cubrir la inversión inicial realizada es tarea imposible. El presupuesto se disparó hasta la cantidad de 77.220.121,40 €, por diversos motivos como la crisis económica en nuestro país y varios retrasos/destroz en las obras. Esta cantidad provenía de las arcas públicas del Gobierno de Cantabria y, de ninguna manera, cualquier actividad de explotación del Puerto de Laredo podría recuperar tal liquidez.

Al ser una concesión pública de obra, muchas veces no se analiza tanto desde una perspectiva empresarial, sino más por el impacto sociocultural y de influencia que pueda tener el proyecto a realizar. Durante el mandato de José María Mazón como consejero de Obras Públicas (2015-2019) se quiso aportar credibilidad a un proyecto que parecía condenado a la ruina y sacar adelante actividades pesquero-recreativas que resultasen atractivas para el público. Esto en cierta manera se consiguió, y ahora el puerto goza de una situación que hace un lustro resultaba impensable. Actualmente es un puerto de referencia de la Costa Cantábrica y ha aportado muchísima actividad a la región de Laredo.

Como comentario final, me gustaría resaltar que bajo mi punto de vista es complicado obtener rentabilidad de un proyecto si la gestión proviene de la Administración. En nuestro caso, la Consejería de Obras Públicas ha realizado una buena dirección del Puerto Deportivo de Laredo y tiene unas vistas a L/p que resultan atractivas, aunque habrá que ver si se cumplen las expectativas. Por el otro lado, el Puerto de Laredo parece ser que funciona bastante mejor debido a que se encargan de su explotación

varios concesionarios. Cuando la gestión provenía únicamente del Gobierno de Cantabria fue, a parte de la mayor inversión de la historia de nuestra comunidad, una de las peores decisiones empresariales que se han acometido en nuestra región.

## **9. BIBLIOGRAFÍA**

Puertos de Cantabria;, 2021. *Carta de Servicios de Puertos de Cantabria*. [En línea]  
Available at: <https://www.puertosdecantabria.es/organismo/carta-servicios>  
[Último acceso: 12 septiembre 2021].

Puertos de Cantabria, 2006. *Ficha Nuevo Puerto Laredo*, s.l.: s.n.

A.F, R., 2017. *Expreso - Diario de viajes y turismo*. [En línea]  
Available at:  
[https://www.expreso.info/noticias/espana/56182\\_el\\_puerto\\_deportivo\\_mas\\_mar\\_para\\_laredo](https://www.expreso.info/noticias/espana/56182_el_puerto_deportivo_mas_mar_para_laredo)  
[Último acceso: 15 Septiembre 2021].

Ascan, Grupo Empresarial Sadisa -, 2006. *Construcción del nuevo puerto pesquero recreativo deportivo en Laredo*, s.l.: s.n.

comunicación, I., 2011. *Nuevo balizamiento Puerto Deportivo de Laredo*, Santander: s.n.

CONDE TOLOSA, e., 2012. El nuevo puerto de Laredo, premio José de Azas del Colegio de Ingenieros de Caminos. *LA VANGUARDIA*, 23 ABRIL.

Consejería de Obras Públicas, 2011. *Inversión Laredo*, s.l.: s.n.

Consejería de Obras Públicas, s.f. *Análisis económico Laredo*, s.l.: s.n.

DiarioCrítico, 2014. *Diario Crítico Turismo*. [En línea]  
Available at: <https://www.diariocritico.com/noticia/449947/turismo/-laredo-una-mirada-con-muchas-perspectivas.html>  
[Último acceso: 17 Septiembre 2021].

P. d. C., s.f. *Puertos de Cantabria*. [En línea]  
Available at: <https://www.puertodeportivodelaredo.es/tarifas>

Puerto Deportivo de Laredo, 2021. *Servicios/instalaciones Puerto deportivo*. [En línea]  
Available at: <https://www.puertodeportivodelaredo.es/servicios>  
[Último acceso: 10 septiembre 2021].

Puertos de Cantabria, 2011. *NOTA PRENSA Puerto de Laredo*, s.l.: s.n.